



Notas sobre la "Ciudad Verde" del Jarama. ESTUDIO INEDITO DEL GATEPAC

Por Fernando de Terán

El número 1/71 de CIUDAD Y TERRITORIO dedicaba un amplio espacio a la obra del GATEPAC con motivo de la Exposición realizada entonces por el Colegio de Arquitectos de Cataluña y Baleares, sumándose así a la tarea de exhumación y reencuentro de un episodio cultural cuyo indudable valor se venía deteriorando «entre el olvido y la desmitificación». Por primera vez desde que en 1932 la revista «A. C.» lo dio a conocer, volvía a publicarse el Proyecto de la «Ciutat de Repos i de Vacances» de Barcelona, que había sido elaborado por el Grupo Este del GATEPAC. Allí mismo se anunciaba la aparición parcial de un trabajo inédito, realizado para Madrid por el Grupo Centro: un plano único del Proyecto de la «Ciudad Verde» a crear en las riberas del Jarama, que el arquitecto Emilio Donato había encontrado al rastrear su pista desde Barcelona, al contacto con los documentos del GATEPAC, manejados para el montaje de la Exposición aludida.

Aunque el resto del Proyecto sigue sin aparecer, reproducimos ahora en CIUDAD Y TERRITORIO el plano en cuestión, cuyo original obra en estos momentos en el Archivo Histórico del Colegio de Arquitectos de Barcelona, después de su envío desde Madrid por Fernando García Mercadal, fundador del GATEPAC.

El plano es simplemente de localización, señalando con tres círculos las zonas de actuación en las inmediaciones de San Fernando, Ribas de Jarama y La Poveda. Está orlado con 18 fotografías que muestran distintos aspectos del río o del paisaje inmediato, y el uso que de los mismos se hacía como lugar de esparcimiento y especialmente como baños populares.

Por lo que nos han explicado García Mercadal y Aníbal Álvarez, este plano formaba parte de un Proyecto concebido en términos paralelos a los de la «Ciutat de Repos», y llegaba, como aquél, hasta el estudio de los edificios. Se trataba a todas luces de una propuesta típica del GATEPAC, dentro de una de sus más características líneas de promoción: la del deporte al aire libre y el culto al Sol, al alcance de las clases trabajadoras. (Recordemos el célebre *slogan*: «Es necesario organizar el reposo de las masas».)

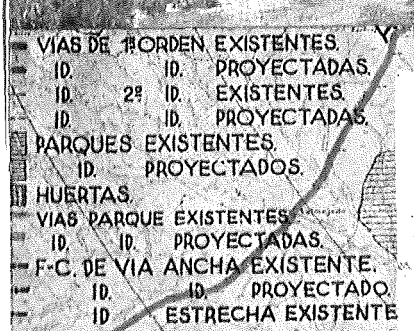
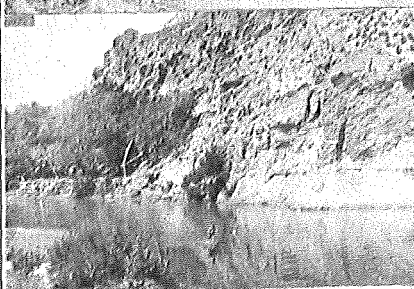
En 1933, siendo Director de Obras Hidráulicas Demetrio Delgado de Torres, amigo de Mercadal, se interesó por el Proyecto, logrando interesar a su vez a Indalecio Prieto, Ministro de Obras Públicas, quien recibió a los miembros del GATEPAC y se quedó con el Proyecto para estudiarlo. Parece ser que Prieto estuvo muy interesado y pensó realizarlo gracias al control que desde el

ES COPIA DEL PLANO MUNICIPAL

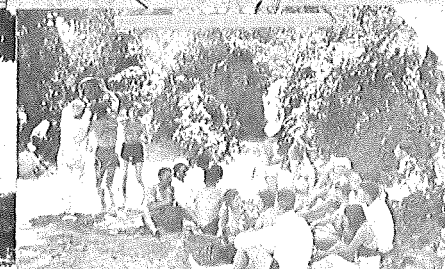
MADRID JULIO 1933

EL DIRECTOR DE ARQUITECTURA MUNICIPAL

LA CORONA

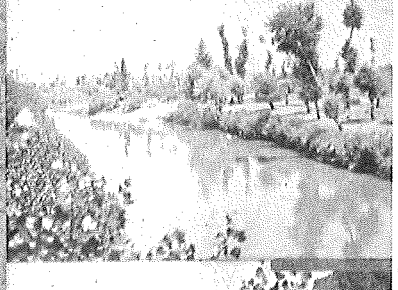
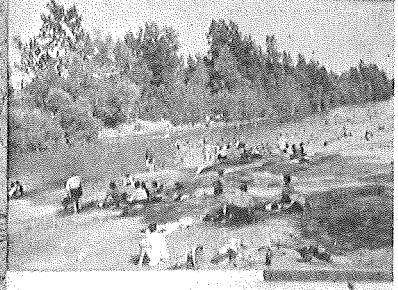
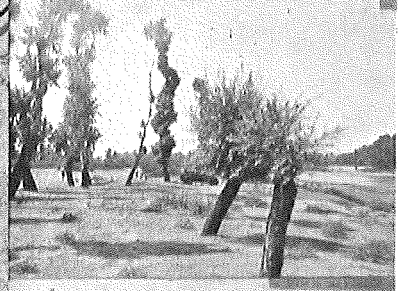
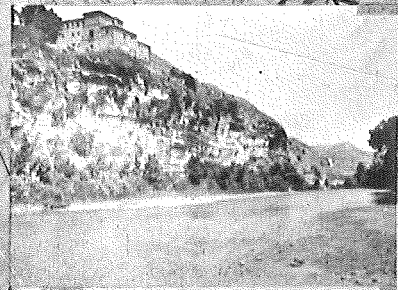


- VIAS DE 1º ORDEN EXISTENTES
- ID. ID. PROYECTADAS
- ID. 2º ID. EXISTENTES
- ID. ID. PROYECTADAS
- PARQUES EXISTENTES
- ID. PROYECTADOS
- HUERTAS
- VIAS PARQUE EXISTENTES
- ID. ID. PROYECTADAS
- F.C. DE VIA ANCHA EXISTENTE
- ID. ID. PROYECTADO
- ID. ESTRECHA EXISTENTE





AYUNTAMIENTO DE MADRID
OFICINA DE VRBANIZACION
PLAN DE EXTENSION
ESTUDIO PARA EL PLAN REGIONAL
-1931-32-



Ministerio podía ejercer de la cuenca hidrográfica correspondiente. La crisis de 1934 y la salida de Prieto del Ministerio dejó en suspenso aquella posibilidad, y el propio Mercadal recogió el Proyecto en el vacío despacho ministerial.

La fecha del trabajo es 1933, aunque las diversas rotulaciones puedan inducir a equívoco.

En efecto, por una parte, está el sello del GATEPAC, en el ángulo superior derecho, con los nombres de los componentes del Grupo Centro (Mercadal, Esteban de la Mora, Aníbal Álvarez, López Delgado, Ribas Eulate y Martínez Chumillas), a los que se une el de Subirana (del Grupo Este), circunstancialmente asociado a este Proyecto. Por otra parte, hay un gran rótulo que refiere este plano al Plan de Extensión y a la Oficina de Urbanización del Ayuntamiento, con fecha 1931-1932. También está la firma del Director de Arquitectura Municipal, con fecha de 1933. Finalmente, otro rótulo parece dar el nombre del plano: «Playas en el Jarama. Baños populares».

La relación entre el Proyecto de la «Ciudad Verde» del GATEPAC y el Plan de Extensión del Ayuntamiento se explica por la presencia de Mercadal en el Ayuntamiento desde su colaboración en la preparación del Concurso Internacional de 1929 que ganaran Zuarzo y Jansen, y especialmente a partir de 1932, en que Mercadal ganó en concurso la plaza de jefe de la Oficina de Urbanismo del Ayuntamiento.

Así se explica que el Plan de Extensión, elaborado en 1931 y aprobado en 1933, contemplara el tema del Jarama, tanto en un plano de encuadre regional en el que se señalaban elementos constitutivos de una amplia visión regional de Madrid, como en las alusiones que se harían a la necesidad de dicho marco, especialmente para «aprovechar los elementos naturales existentes», «fomentar la instalación de industrias en núcleos exteriores o ciudades satélites» y «aprovechar los espacios y elementos de la naturaleza que puedan ser utilizados para esparcimiento y para la vida higiénica de la población», señalándose expresamente la atención requerida por la sierra de Guadarrama y las riberas del Jarama. A este respecto conviene tener presente que Mercadal, que había estudiado urbanismo en Alemania con Jansen y con Büinz, era el traductor, en 1930, del librito de este último sobre planeamiento regional.

Cuando en 1937, siendo Ministro de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas Giner de los Ríos, se constituyó el Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid, que presidió Besteiro, y del que fue secretario Mercadal, una de las principales tareas que asumió fue la de realizar el Plan Regional. La Memoria que dicho Comité publicó en 1939 (1) contiene un apartado titulado «Playas en el Jarama» (el mismo nombre del plano) con una llamada a pie de página en la que se advierte: «Véase estudio inédito del grupo de arquitectos GATEPAC

(1933)». Y en los planos de este estudio para el Plan regional contenido en esta Memoria aparece la banda del río Jarama, tratada como una cadena de playas expresamente rotuladas: «Playa de Paracuellos», «Playa de San Fernando», «Playa de Ribas» y «Playa de la Poveda».

A falta de más documentación sobre el Proyecto perdido, incluimos a continuación ese texto de 1939, elaborado, sin duda, bajo las directrices del Proyecto del GATEPAC de 1933.

En otra ocasión nos ocuparemos del Plan Regional (2).

Playas en el Jarama

En nuestro esquema de Plan Regional puede verse figura también la utilización de las márgenes del Jarama, una de las zonas más pobladas de arbolado en las proximidades de la capital que se proponen sean destinadas al establecimiento de baños populares.

En los últimos años, la población de Madrid cambió totalmente sus costumbres. La afición al campo y a los deportes, especialmente la natación, tomó singular importancia, siendo bien expresiva la afluencia del público a los establecimientos de este género abiertos en la capital misma y en sus alrededores.

Las empresas privadas recogieron este movimiento construyendo piscinas, playas, restaurantes al aire libre, etc., que resolvieron aisladamente el problema entre las clases sociales de mayor capacidad económica.

Quedaban los miles de almas que por los ferrocarriles de M. Z. A. y de Arganda, así como por los servicios de autobuses de Paracuellos de Jarama, San Fernando, Mejorada del Campo, salían de Madrid en busca del río Jarama, que, por tener un caudal superior al del Manzanares, permite ser utilizado mejor a estos fines. Gran número de familias pasaban el día a las orillas del río Jarama, haciéndose sus comidas allí y buscando bajo la sombra de las alamedas que bordean su cauce el descanso necesario al trabajo cotidiano.

Al encauzar y favorecer este movimiento popular tiende la iniciativa propuesta de natural encaje dentro del Plan Regional objeto de este estudio.

Dos aspectos presenta nuestra propuesta: de una parte, exponer una serie de ideas generales que permitan el fácil aprovechamiento de la mayor extensión posible de las márgenes del Jarama, y de otra, fijar en ellas las zonas más adecuadas para realizar la construcción de embalses, acondicionamiento de playas artificiales, restaurantes, etcétera; es decir, que permitan, con la implantación de servicios colectivos, procurar un máximo de ventajas a las clases populares, organizando de este modo su reposo.

De la importancia que ya esta afluencia del público a las márgenes del Jarama tenía, nos darán idea los datos facilitados por la Compañía de

(1) Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid: «Esquema y Bases para el desarrollo del Plan Regional de Madrid». Ministerio de Obras Públicas. Madrid, 1939.

(2) Este «Plan Regional» no llegó a terminarse nunca y no debe confundirse con el «Plan Comarcal» realizado por el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio, también del Ministerio de Obras Públicas, que fue aprobado en parte como Plan General de Obras por Ley de 18 de junio de 1936.



Gatepac

los Ferrocarriles M. Z. A., que tomamos del estudio aludido.

Número de viajeros transportados desde Madrid a San Fernando y Torrejón de Ardoz:

En 1931, de abril a septiembre: Para San Fernando, 36.892; para Torrejón de Ardoz, 12.831.

En 1932: Para San Fernando, 44.811; para Torrejón de Ardoz, 13.120.

En 1933: Para San Fernando, 38.801; para Torrejón de Ardoz, 14.652.

La desorganización y anarquía reinante en las líneas de autobuses que llegan en época de verano a las márgenes del Jarama, impidieron recoger la estadística de personas que utilizan este medio de locomoción, habiendo podido calcularse, aproximadamente, en 20.000, número que, sin duda, se triplicaría con sólo facilitar al acceso a los lugares más interesantes del río.

Los puntos donde actualmente se concentra el público son los tres siguientes: aguas arriba del puente de Paracuellos, entre San Fernando de Jarama (pueblo) y la estación del mismo nombre y en los alrededores de la estación del ferrocarril de Arganda, llamada La Poveda. Estas concentraciones se deben exclusivamente a que estos puntos citados disponen de medios de comunicación, el primero por autobús y los otros por ferrocarril.

Al hacer un detenido estudio del cauce del Jarama, nos encontramos con otros lugares de interés, los cuales no se utilizan por falta de medios de comunicación. Entre éstos figura Ribas de Jarama, a 16 kilómetros de Madrid por la carretera de Vicálvaro.

Otro lugar apropiado son las alamedas que al sur de Torrejón de Ardoz se extienden a las orillas del Henares; hacia éste se iniciaba últimamente el movimiento de público, gracias a la línea del ferrocarril y a la proximidad de la estación de dicho nombre.

De una frondosidad sin igual es asimismo la zona comprendida entre el llamado Palacio de San Fernando de Jarama y la confluencia de los ríos Henares y Jarama. Las alamedas de esta zona, las grandes cantidades de eucaliptus, la exuberante vegetación, sólo admite comparaciones con las de la Vega del Segura. Todos estos lugares están surcados actualmente por caminos de carros que, con un fácil arreglo, permitiría el tránsito de automóviles y, con ello, un más amplio aprovechamiento de las márgenes del Jarama.

La cintura de parques de nuestro Plan Regional se limita al este por la cuenca del Jarama, utilizando las alamedas existentes y fomentando la repoblación forestal en este punto, ya iniciada en Mejorada del Campo por el Servicio Forestal de la Diputación Provincial.

Tres son los emplazamientos elegidos:

Primero, zona comprendida entre la estación de San Fernando y el pueblo; segundo, Ribas de Jarama, y tercero, La Poveda.

San Fernando de Henares.—Varios son los accesos y medios de comunicación existentes entre la ciudad y esta zona. Por una parte, la carretera de Aragón, de la que deriva la provincial de San

Fernando de Henares, y por otra, el ferrocarril de M. Z. A., con su estación en las proximidades del lugar elegido.

San Fernando de Henares ha sido el lugar primeramente descubierto y frecuentado por los aficionados al campo, a la pesca y a la natación. El instinto popular demostró el acierto de la elección, y por las razones antes señaladas de los medios de comunicación y accesos ya existentes, es de suponer seguirá siendo el lugar más frecuentado, habiendo sido por ello elegido para emplazamiento de uno de los embalses propuestos.

El embalse podría conseguirse por una presa-puente, colocada aguas abajo de la ya existente y que siguiese la dirección del camino que hoy comunica el pueblo con el río. Sobre la margen izquierda, más baja, se originaría una playa.

En la margen derecha, junto a los espléndidos pinares existentes, podría disponerse una zona de viviendas.

No sería, por otra parte, muy costoso facilitar los medios de comunicación con esta zona, prolongando el tranvía de Canillejas hasta San Fernando.

Ribas de Jarama.—Situado sólo a 16 kilómetros de Madrid, creemos que éste es uno de los puntos de más interés, pues en él ya se dispone de los caudales de dos ríos: el Jarama y el Henares, que en aquél desemboca. El gran desnivel de la margen derecha, aguas abajo, hace este lugar muy apto para un fácil embalse. La vegetación existente forma ya una gran masa, es decir, la repoblación forestal sería aquí más fácil de conseguir.

La carretera de Vicálvaro, que sigue a Ribas de Jarama, es una carretera provincial en buen estado. La no existencia de un servicio regular de autobuses al pueblo de Ribas y el no disponer en sus proximidades de ferrocarril, hace que no sea más utilizado este lugar. El ferrocarril estratégico de Torrejón a Tarancón, recientemente terminado, permitirá en su día un acercamiento a este punto por su estación de Mejorada del Campo.

A semejanza de lo propuesto para la playa de San Fernando, una presa-puente crearía aquí el embalse y con él la playa, en torno a la cual se emplazarían las edificaciones, zona de deportes, viviendas, restaurantes, etc.

Las playas proyectadas en San Fernando y Ribas estarían unidas por una vía-parque, casi totalmente existente ya, bajo las frondas, que cubran la orilla derecha del Jarama.

La Poveda.—La carretera de Castellón, de la cual deriva la provincial a Mejorada, sirve de vía de comunicación, y como medio de locomoción, el actualmente utilizado ferrocarril de Arganda.

Se complementaría el acceso actual con una vía-parque que, partiendo de la carretera de Mejorada, cruzase el río por la presa y empalmase con una de las nuevas vías proyectadas, a lo largo del río, que parte de la estación de San Fernando.

Sería indispensable defender tanto las vías existentes como las proyectadas de determinadas clases de construcción, así como fijar las superficies cubiertas y descubiertas, los usos permitidos, etc.